

## **REQUÊTES D'AUDIENCE PUBLIQUE OU DE MÉDIATION**

**Nom du projet : Projet de stabilisation des berges de la baie Saint-François par la ville de Salaberry-de-Valleyfield (3211-02-310)**

16 juillet 2020  
Guillaume Thibault



26 juin 2020

**Objet:** Demande de consultation publique concernant le projet de stabilisation des berges de la baie Saint-François par la ville de Salaberry-de-Valleyfield

Monsieur Benoit Charette,  
Ministre de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques du Québec,

Nous saluons le projet de stabilisation des berges de la baie Saint-François à Salaberry-de-Valleyfield. Nous croyons en effet que le fait de revégétaliser les rives améliorera la qualité des écosystèmes, de notre environnement et par conséquent notre qualité de vie. De plus, nous sommes heureux de voir dans ce projet une multiplication des aménagements et placettes pour que les citoyens profitent davantage de ce magnifique plan d'eau.

Cependant, en tant que regroupement de citoyennes et de citoyens, nous sommes d'avis qu'une partie de ce projet soulève plusieurs questions importantes. En effet, la construction d'une rampe de mise à l'eau plus importante et fonctionnelle permettra de doubler les mises à l'eau. L agrandissement du quai fédéral permettra la présence de croisiéristes donc de bateaux beaucoup plus imposants. L agrandissement du quai fédéral induira une augmentation de la présence de croisiéristes. Par conséquent, les bateaux de grandes dimensions fréquenteront souvent ce secteur.

La superficie totale de la rampe de mise à l'eau sera de 2 442 mètres carrés soit environ 8 fois plus grande que la rampe actuelle (voir pièce jointe), tandis que le quai fédéral pourra maintenant accueillir des bateaux de 31,7 m de longueur par 9,14 m de largeur et de 463 tonnes. Les berges aménagées résisteront-elles à un batillage accru ? Également, l'augmentation du nombre de quais temporaires au Parc-Sauvé laisse présager une hausse de l'achalandage. Ces nouvelles infrastructures d'envergure dans la baie nous portent à croire qu'un trafic nautique sensiblement supérieur à ce que l'on connaît sera généré.

Cette croissance n'a pas été projetée ni chiffrée et ses impacts ne nous semblent pas avoir été suffisamment analysés et, donc, aucune compensation n'a été prévue. En plus des impacts déjà cités dans les différents documents, nous pensons que ce trafic nautique accru et cette nouvelle possibilité d'accueillir des bateaux de plus grande envergure dans la baie auront des conséquences sur nos écosystèmes, sur notre environnement et sur notre qualité de vie.

- L'analyse de l'impact sur les émissions de GES d'une nouvelle rampe de mise à l'eau ainsi que de nouveaux quais dans le dossier 3211-02-310-3 à la page 6-11, tient compte d'une augmentation de l'achalandage, mais pas de la taille des embarcations. Il pourrait

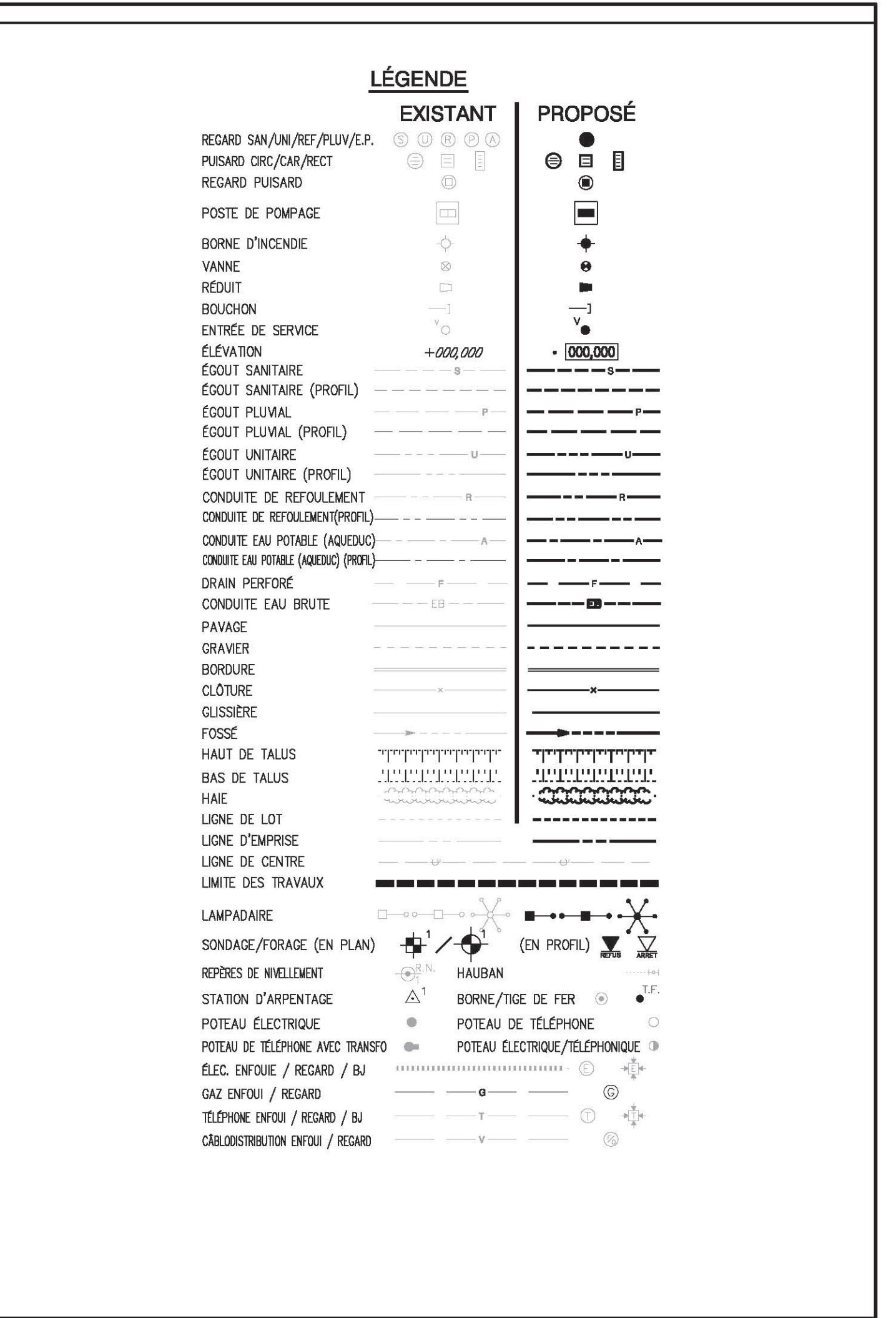
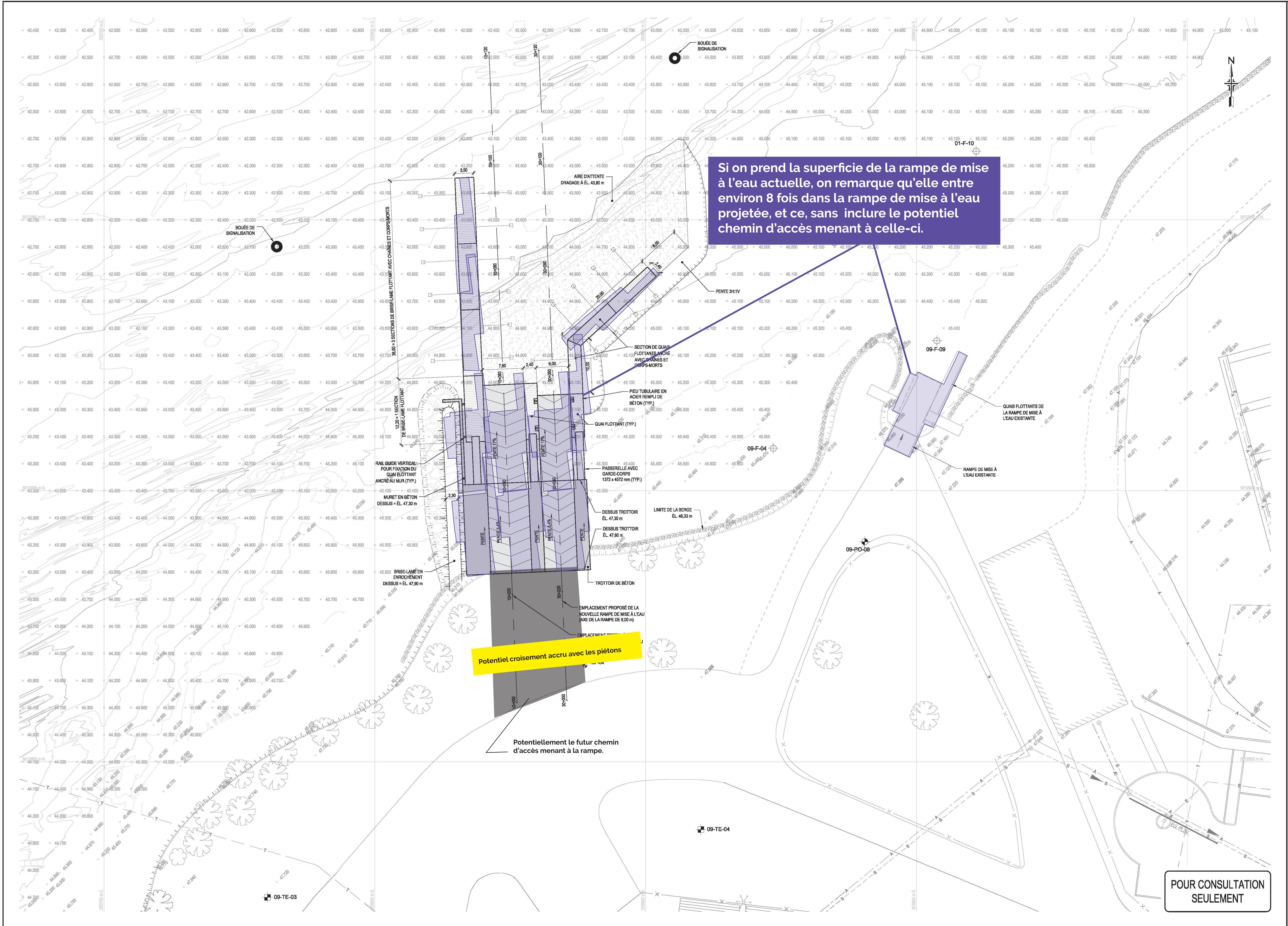
donc y avoir augmentation des émissions de GES plus grande que ce qui est prévu dans cette étude. Même minime, elle s'ajoute aux GES existants. Tout effort pour diminuer les GES est essentiel.

- Contrairement à ce que l'on retrouve dans le dossier 3211-02-310-3 à la page 6-48, parce qu'on peut prévoir une augmentation du nombre et de la taille des embarcations, il y aura une augmentation de la pollution sonore. L'étude d'impact ne tient pas compte des impacts de cette pollution sonore sur les écosystèmes, notamment sur l'ichtyofaune, ainsi que sur la qualité de vie des résidents durant la phase d'exploitation.
- Contrairement à ce que l'on retrouve dans le dossier 3211-02-310-3 à la page 6-46, des impacts négatifs sur les activités nautiques sont à prévoir. Avec plus d'embarcations et des embarcations de plus grande envergure, il ne sera plus aussi sécuritaire pour les citoyens d'y pratiquer des sports et des activités comme la baignade ou l'utilisation de petites embarcations, entraînant ainsi une perte de jouissance pour une partie de la population.
- L'étude d'impact (3211-02-310-3) ne tient pas compte du fait que, outre le risque de déversements accidentels de contaminants plus élevé, l'augmentation du tirant d'eau produit par de plus grandes embarcations devrait avoir un impact négatif sur la qualité de l'eau.
- La nouvelle rampe de mise à l'eau, si elle est construite, entraînera une augmentation du trafic terrestre sur des voies comme la rue Victoria ou la rue Alexandre.
- Contrairement à ce qui est mentionné, les conflits entre usagers de la route (voitures, piétons et cyclistes) devraient être accrus (voir la pièce jointe).
- La reproduction de l'ichtyofaune est en nette diminution dans ce secteur. L'augmentation de la circulation marine ainsi que du tirant d'eau des embarcations risquent d'avoir un effet négatif sur les populations de poissons.
- Finalement nous craignons que ces deux infrastructures générant une augmentation de la présence des plaisanciers et un déplacement accru des bateaux risquent de saper, en partie, le travail de stabilisation des berges. On propose certes une limitation de la vitesse à 7 km/h, mais seulement pour le secteur de la marina.

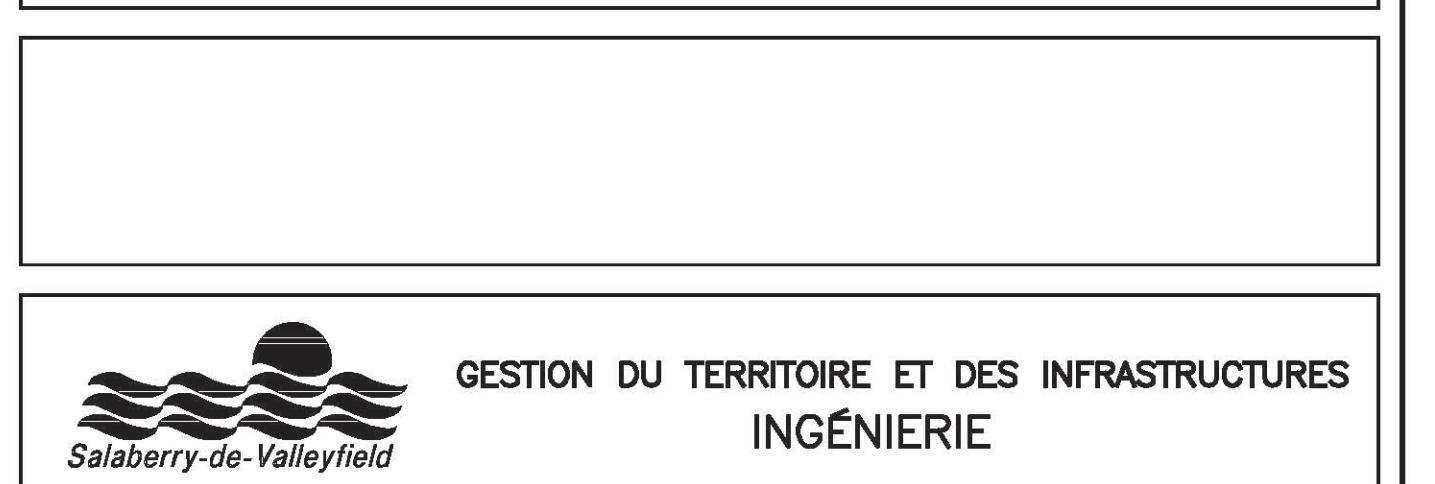
Pour conclure, de façon plus globale, nous croyons que le quai et la rampe de mise à l'eau telle que décrite dans les documents de la firme WSP Canada Inc. s'inscrivent dans une idée de privatisation des berges. La plaisance sur de grosses embarcations est réservée principalement à une classe privilégiée. Nous croyons que les berges doivent demeurer publiques et favoriser le plus grand nombre.

Ainsi, nous demandons à ce que soit déclenché un processus de consultation publique afin de définir si cette partie du projet (construction d'une nouvelle rampe de mise à l'eau et agrandissement du quai fédéral) est accueillie et souhaitée par la population campivallensiennne.

Emilie Poirier, [REDACTED]  
MARE (Mouvement d'action régional en environnement) & Crivert  
courriel : mouvement.mare@gmail.com



C	PRÉLIMINAIRE 80%	2017-03-30
B	PRÉLIMINAIRE 50% - RÉVISION 1	2017-03-02
A	PRÉLIMINAIRE 50%	2017-01-26
REVISION	DESCRIPTION	DATE



**titre**

**RÉFÉCTION DES BERGES BAIE ST-FRANÇOIS**

**SECTEUR PARC MARCIL - CONDITIONS PROPOSÉES**

**VUE EN PLAN - OPTION 1**

**STRUCTURE MARITIME**

dessiné par préparé par date échelle  
P.-Y. BONIN A. GIGUÈRE, ing. 2016-10-27 1:300

approuvé par plan no  
S. RENAUD, ing. M. Sc. S111

